50 gr

Nr. 4

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

DWUTYGODNIK

28 lutego 1935 r.

ROK WYD. XIII.





NAJNOWSZE APARATY TLENOWE

AKCJA NA RZECZ LOTNICTWA POLSKIEGO

W ostatnich dniach prasa stołeczna podała, że....

...„Delegacja urzędników miejskich złożyła w Prezydjum Rady Ministrów tekst rezolucji, uchwalającej opodatkowanie się członków Koła Inkasentów Miejskich w wysokości 1 proc. poborów, w przeciągu roku, na budowę samolotów wojskowych...“

A dalej znowu podane, że... „zebranie delegatów Wydziałów Dyrekcji i Organizacyj Zawodowych Tramwajów i Autobusów Miejskich uchwaliło zakup samolotu ćwiczebnego „Tramwajarz“, celem ułatwienia pracownikom przedsiębiorstwa i ich młodzieży szkolenia się w dziedzinie lotnictwa...“

Pięknie — nic innego, jak tylko przyklasnąć tego rodzaju odruchom patrjotycznego społeczeństwa, pragnącego zamanifestować i czynem podkreślić sympatję dla lotnictwa, oraz chęć pomożenia mu w miarę swych sił i środków.

Sympatyczni ofiarodawcy, których dobra wola ani na chwilę nie budzi wątpliwości, zapomnieli tylko o jednej rzeczy, że rozpoczynając swą godną pochwały akcję, mimowoli stworzyli pewnego **rodzaju rozbieżność pomiędzy swemi zamiarami, a kierunkiem i akcją instytucyj, powołanych do troski o należyty rozwój lotnictwa polskiego.**

Jedni chcą samolotów wojskowych, drudzy, pracownicy tej samej instytucji, jaką jest Magistrat Stołeczny, pragną samolotów ćwiczebnych dla siebie. A więc już w jednej instytucji nastąpi brak koordynacji wysiłków, — rozbieżność. Nikt nie może zabronić, aby np. pracownicy Elektrowni zechcieli ufundować sobie samolot turystyczny, a pracownicy Gazowni — balon stratosferyczny. Wszyscy chcą niewątpliwie dobrze, wszyscy będą uważali swoje cele za najważniejsze, a w rezultacie nastąpi kompletne rozbicie wysiłków, z których nic nie pozostanie poza dobrą wolą.

Sprawami i zagadnieniami lotnictwa wojskowego zajmuje się Minister Spraw Wojskowych w osobie Pana Marszałka Piłsudskiego, którego organem doradczym i wykonawczym jest Szef Departamentu Aeronautyki, gen. bryg. pil. inż. L. Rayski. Lotnictwem cywilnem kieruje Minister Komunikacji, przy pomocy swego Szefa Dep. Lotnictwa Cywilnego. Wreszcie akcją społeczną, mającą na celu popieranie lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach, kieruje **Zarząd Główny L. O. P. P.**, na którego czele stoi gen. dyw. inż. L. Berbecki, będący równocześnie Inspektorem Armji, a więc jednym z najwyższych i bezpośrednich podwładnych, oraz współpracowników Pana Marszałka. Przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. istnieje **Komitet „Żwirki i Wigury“**, którego celem było zbieranie funduszów na Challenge 1934 i 1936 r., a obecnie po rezygnacji z Challenge'u, na rozwój szybownictwa i lotnictwa sportowego w Polsce.

Organizacja społeczna, jaką jest L. O. P. P., działa zgodnie ze swoim statutem w ścisłem porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Komunikacji, jeśli chodzi o zagadnienia lotnicze, a z Ministrem Spraw Wewnętrznych — w dziedzinie O. P.L.-G. ludności cywilnej.

Budżet lotniczy L. O. P. P. — cele, jakie w danej chwili należy stawiać — co popierać i co finansować — wchodzą w zakres polityki lotniczej, ustalanej corocznie w pełnem porozumieniu z M. S. Wojsk., Szefem Sztabu Głównego, Szefem Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. i Dep. Lotnictwa Cywilnego Min. Kom. Ludzie ci, stojący na wysokich stanowiskach państwowych, odpowiedzialni za bezpieczeństwo Państwa i należyty rozwój lotnictwa wojskowego i cywilnego, jako jednego z najlepszych środków czynnej obrony powietrznej, są chyba dostatecznie miarodajni, aby móc wskazać, w jakim kierunku powinna iść akcja społeczna, której celem jest popieranie lotnictwa, aby wydała należyte i pomyślne rezultaty.

Kierując się temi zasadami, L. O. P. P. zbiera wśród społeczeństwa pieniądze, na popieranie lotnictwa polskiego i wydatkuje je na cele, w danej chwili najważniejsze, ściśle oznaczone przez najwyższe czynniki wojskowe i rządowe.

Któż może lepiej oznaczać cele i zadania dla lotnictwa polskiego, ich ważność, kolejność i racjonalność, jak nie ci, którzy są do tego powołani wolą i darzeni zaufaniem najwyższego Zwierzchnika w Państwie.

Dlatego powiedzmy sobie otwarcie, że akcji, mającej na celu popieranie lotnictwa polskiego pod względem finansowym i moralnym, należy przyklasnąć z całej duszy, ale cele, do których mają być skierowane wysiłki finansowe społeczeństwa, nie mogą określać ofiarodawcy, lecz muszą w tym względzie pozostawić to z pełnem zaufaniem tym, którzy są do tego powołani.

Nie tak dawno temu, gen. Berbecki i gen. Rayski wyjaśnili nam, jakie są nowe tory lotnictwa polskiego, na które musimy skierować wysiłki społeczeństwa, ażeby lotnictwu temu zapewnić życie i należyty rozwój. Dla tych, a nie innych celów zrezygnowaliśmy z Challenge'u, który, dzięki dwukrotnemu zwycięstwu lotnictwa polskiego, stał się niejako czynnikiem ambicji narodowej. Obaj wysocy przedstawiciele polityki lotniczej w Polsce, nie zawahali się przyznać, że rozwój naszego lotnictwa sportowego nie odpowiada tym wielkim sukcesom, jakie osiągnęliśmy na arenie międzynarodowej. Musimy pójść „wgłąb i wszerz“, musimy „zdemokratyzować lotnictwo“, uprzystępnić go szerokim warstwom młodzieży, jednem słowem, przez szybownictwo i lotnictwo sportowe stworzyć sobie dostatecznie liczne rezerwy personelu latającego. „Uczmy się latać“, ażeby to móc przeprowadzić musimy posiadać więcej szybowców, więcej samolotów sportowo-szkolnych, więcej lotnisk, szkół szybowcowych i lotniczych w ramach P. W. Lotniczego.

Tą drogą popieramy nietylko lotnictwo sportowe, ale w pierwszym rzędzie wojskowe. Dobry lotnik cywilny będzie równie dobrym w lotnictwie wojskowem, gdy go się tam powoła, jak zajdzie potrzeba. Młody człowiek przedpoborowy, wyszkolony na kursach szybowcowych, a następnie lotniczych, z chwilą powołania go w szeregi wojskowe, uzupełni swe wyszkolenie bardzo szybko, łatwo i tanio, odciążając bardzo poważnie lotnictwo wojskowe od uciążliwego wyszkolenia początkowego i podstawowego. Po wyjściu z wojska, będzie mógł dalej kontynuować swój trening na samolotach sportowo-turystycznych w Aeroklubach.

Ta tylko droga da nam pełnowartościowego pilota, który uzupełni szeregi lotnicze w służbie czynnej i w rezerwie. A szeregi te muszą być bardzo liczne, bo straty personelu latającego w czasie wojny są niewspółmiernie duże, w stosunku do strat, ponoszonych przez inne rodzaje broni. Mimochodem tylko wspomnę, że w czasie wojny polsko-bolszewickiej, straciliśmy około 50 proc. personelu latającego na froncie.

Demokratyzacji lotnictwa nie można fałszywie rozumieć. Starszy pan, wyszkolony dziś na lotnika sportowego, nie będzie przedstawiał żadnych wartości dla lotnictwa wojskowego. Można go będzie wykorzystać dla celów propagandowych, a nawet przyklasnąć jego zamiłowaniu do lotnictwa, ale dyplom pilota i sprzęt wyszkoleniowy może zdobyć tylko na koszt własny, bo **pieniądz społeczny i rządowy, przeznaczony na wyszkolenie lotnicze, może być użyty tylko dla tych, którzy przedstawiają pełną wartość dla lotnictwa wojskowego i sił obronnych Państwa.** A do tej kategorji zalicza się jedynie młodzież, zdrową fizycznie i moralnie, która daje gwarancję, że duże sumy, przeznaczone na jej wyszkolenie, nie pójdą na marne, a zostaną wykorzystane przez Państwo w postaci doskonałego pilota służby czynnej, czy rezerwy, który przez długi okres lat będzie 100-procentowym lotnikiem, gotowym każdej chwili do użycia go na wypadek wojny.

Popierając zatem lotnictwo sportowe, popieramy pośrednio i lotnictwo wojskowe, podajemy mu odpowiednio przygotowany i wyszkolony element ludzki, którego to lotnictwo potrzebuje stale, w najwyższej jakości i dużej liczbie.

Nie dziwimy się przeto, że apel Prezesa L. O. P. P. i Szefa Dep. Aeronautyki, wzywał społeczeństwo do intensywnego poparcia lotnictwa sportowego. Lotnictwo wojskowe nic na tem nie straci, a zyska, bo nietylko strona materjałowa tu gra rolę, może ważniejszą jest kwestja ilości i jakości personelu, jakim to lotnictwo będzie rozporządzało. Na zakup sprzętu lotnictwo wojskowe ma swój budżet i sumy tam przewidziane. Niewątpliwie, że powiększenie tych sum da jeszcze lepsze możliwości rozwojowe, ale z drugiej strony, naturalny rezerwuar ludzki dla tego lotnictwa — lotnictwo sportowe — niema nic, lub prawie nic. Widocznie więc interes lotnictwa polskiego, a ono jest tylko jedno, bez względu na barwy, pod któremi występuje, wymaga, żeby wysiłek społeczeństwa poszedł po linji zakreślonej nam przez ludzi, do tego powołanych.

Cenimy wysoko ofiarność społeczną na cele lotnicze, tem niemniej gorąco apelujemy do ofiarodawców: dajcie na lotnictwo polskie jaknajwięcej, ale przeznaczenie i użytkowanie tych sum pozostawcie władzom i instytucjom lotniczym, które napewno je dobrze użyją, zgodnie z interesem lotnictwa i Państwa, na usługi i obronę którego jest przeznaczone. W innym wypadku nastąpi szkodliwa rozbieżność wysiłków, rozdrobnienie środków, które ani tu, ani tam, nie dadzą spodziewanych rezultatów. A przecież tego żaden z ofiarodawców sobie nie życzy.

Instytucją, powołaną do koordynacji wysiłków społeczeństwa w dziedzinie popierania lotnictwa, jest **Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**, instytucja wyższej użyteczności, pozostająca pod Wysokim Protektoratem Pana Prezydenta R. P. **Jej nadano prawo ujmowania tej akcji w sposób najwięcej odpowiadający celowi, dlatego wszystkie organizacje, pragnące wziąć czynny udział w realizacji szlachetnych zamierzeń popierania lotnictwa, do niej się powinny zwrócić i z nią porozumieć.**

A. W.

Co-gdzie-i kiedy?

Saison morte. — Odsłonięcie pomnika. — „Ama". — Chwilowa przerwa w komunikacji lotniczej. — P. Premjer leci do Katowic. — Konkurs literacki P. L. L. „Lot". — Film. — Komedyjki szkolne. — Książka prof. Mok zyckiego. — Kurs instruktorów modelarstwa. — Sprostowanie.

Lotnictwo jest tematem kapryśnym i przekornym. Gdy inne pisma mają „ogórki", my zazwyczaj musimy opędzać się rękami i nogami od nadsyłanych materjałów redakcyjnych. Dziś jest odwrotnie. — Martwy sezon. — Jakoś nic szczególnie ciekawego nie dzieje się. Poprostu: przedwiośnie. Wszystko jest w czasie przyszłym. Lotnicy wojskowi kończą tarzanie się w tatrzańskim śniegu, snując różne projekty. Najbliższym z nich to — zlecieć i zjechać gremjalnie do Warszawy na 19-go marca. Na uroczyste odsłonięcie na Okęciu pomnika Marszałka. Lotnicy sportowi czekają na to, co będzie na wiosnę, śledzą gdzie, jakie i ile szybowców, czy też samolotów otrzymają ich kluby do użytku. Wszyscy są ciekawi, jak wypadną próby słabosilnikowego samolotu typu „Ama" (można go również nazwać „szybowcem z silnikiem"). Ama została zbudowana przez sekcję szybowcową studentów Politechniki Warszawskiej. Konstrucja jej jest bardzo ciekawa i dotąd w Polsce nie spotykana. Wkrótce podamy o niej szczegóły, narazie jednak musimy zaczekać na chrzest powietrzny. Nastąpi to zapewne dopiero w początku kwietnia, gdyż narazie lotnisko warszawskie jest rozmokłe i zamknięte.

Piloci komunikacyjni ziewają, brodząc po zbyt rozmiękłych lotniskach, po których nie mogą kołować samoloty pasażerskie. O wystartowaniu na takiem błocku niema mowy. Chyba, że — rozkaz. Wtedy nawet o ile nie można, to trzeba. I lecą. Startują i lądują niezależnie od wszelkich przeszkód o oznaczonej godzinie. Tak było n. p. kiedy p. premier zdecydował przybyć do Katowic samolotem.

Pozatem jednak przez pewien czas nie wysyłano drogą powietrzną ani poczty, ani pasażerów. Nietylko w kraju. Za południowemi granicami — też. Np. Polskie samoloty kursujące między Sofją a Salonikami nie latały. Grecki grunt jest nietyle rozmiękły, co niepewny. Lotnictwo rządowe Hellady ma tam piękne zastosowanie ćwicząc się w rzucaniu bomb... prawdziwych.

Cóż miały zrobić wobec tego Linje Lotnicze? Wykorzystały one zdrowe zamiłowanie ludzi do podróży, oraz niezdrowy pęd do grafomanji i ogłosiły konkurs. Brzmi on tak:

KONKURS LITERACKO-LOTNICZY

organizowany przez

POLSKIE LINJE LOTNICZE „L O T"

1. Konkurs ma na celu propagandę komunikacji lotniczej.

2. Podobny konkurs zostaje równocześnie zorganizowany w Anglji, Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Danji, Holandji, Italji, Niemczech, Szwajcarji i Szwecji.

3. W konkursie mogą wziąć udział wszystkie czasopisma polskie.

4. Redaktor czasopisma, biorącego udział w konkursie, wybierze autora (z grona swoich współpracowników lub spoza niego), który opracuje artykuł lub utwór literacki o komunikacji lotniczej. Formę i rodzaj pracy pozostawia się do uznania czasopisma lub autora, praca musi jednak dotyczyć komunikacji lotniczej w ogólności lub jednej z jej ważniejszych dziedzin.

5. Jeden autor może przygotować prace do kilku czasopism.

6. Czasopisma, biorące udział w konkursie, opublikują w niedzielę, dn. 3 marca b. r., notatkę o konkursie z zaznaczeniem, że biorą w nim udział. W notatce należy wspomnieć o znaczeniu gospodarczem, politycznem i kulturalnem komunikacji lotniczej, przyczem (ze względu na to, że analogiczny konkurs organizowany zostaje równocześnie w krajach, wymienionych w pkc. 2-gim i że nagrodę stanowi podróż poprzez wiele krajów) podkreślić rolę tej komunikacji w dziedzinie zbliżenia społeczeństw świata. W notatce tej powinno być zaznaczone, że w dn. **10 marca** b. r. ukaże się praca na temat komunikacji lotniczej.

7. Czasopisma, biorące udział w konkursie, opublikują w niedzielę, dnia **10 marca** b. r. pracę, o których była mowa w punkcie 4, bez wymienienia autora.

8. Administracje czasopism, biorących udział w konkursie, prześlą w dn. **11 marca** b. r. 16 egzemplarzy dowodowych swego wydawnictwa, w którem zamieszczona zostanie odnośna praca, do dyrekcji Polskich Linij Lotniczych „LOT". Egzemplarze te będą wręczone członkom Sądu Konkursowego i zagranicznym towrzystwom komunikacji lotniczej, organizującym podobny konkurs.

3. W dniu **12 marca** b. r. P. L. L. „LOT" przedstawią publikacje Sądowi Konkursowemu, w skład, którego wejdą:
1. Delegat Polskiej Akademji Literatury,
2. Delegat Związku Dziennikarzy Rzeczypospolitej Polskiej,
3. Delegat Polskiego Klubu Literackiego,
4. Delegat Polskiego Zw. Wydawców Dzienników i Czasopism,
5. Delegat P. L. L. „LOT".

10. Jury wybierze 7 najlepszych prac, z nich zaś jedną. Dyrekcja P. L. L. „LOT" zawiadomi o rozstrzygnięciu redakcje czasopism, biorących udział w konkursie, do dnia **25 marca** b. r. z prośbą o podanie nazwisk autorów nagrodzonych. Nazwiska te P. L. L. „LOT" podadzą do wiadomości publicznej.

11. Nagrodę I stanowi bezpłatny lot okrężny nad Europą, wraz z kosztami utrzymania w drodze. Laureat będzie gościem P. L. L. „LOT" i współpracujących w konkursie zagranicznych towarzystw komunikacji powietrznej.

Nagrody 2 — 7 stanowią bezpłatne bilety samolotowe, które będą mogły być wyzyskane w ciągu roku bieżącego między dwoma miastami w Polsce, połączonemi komunikacją lotniczą P. L. L. „LOT".

12. Laureat rozpocznie podróż w dn. 4 kwietnia b. r. (tego samego dnia rozpoczynają podróże zwycięzcy podobnych konkursów, zorganizowanych w innych krajach).

13. Laureat obowiązany jest przesłać do dn. **20 kwietnia** b. r. dyrekcji P. L. L. „LOT" 4 różne artykuły, opisujące wrażenia z podróży. Artykuły te powinny zawierać najwyżej po 150 wierszy druku. Tytułem honorarjum autor otrzyma od P. L. L. „LOT" kwotę zł. 250.—.

14. Redakcje czasopism, biorących udział w konkursie, zobowiązują się opublikować **w dn. 5 maja** b. r. jedną z prac, wymienionych w pkc. 13. Prace te będą im dostarczone przez dyrekcję P. L. L. „LOT" przed **dniem 30 kwietnia** b. r.

15. Czasopisma biorące udział w konkursie i zaproszeni przez nie autorzy zgadzają się na rozstrzygnięcie sądu konkursowego bez uciekania się, w jakimkolwiek wypadku, do sądów państwowych.

POLSKIE LINJE LOTNICZE
„L O T"

Warszawa, dn. 26 lutego 1935 r.

Podajemy tekst dla użytku innych, sami zaś do konkursu nie stajemy (my — Redakcja), choćby dlatego, że nie jesteśmy w stanie wypuścić dwóch numerów właśnie 3-go i 10-go marca. Tak więc wspomniawszy tylko, że port cywilny lotniczy na Porubanku w Wilnie rozbudowuje się, zostawimy Linje Lotnicze w spokoju. Nadmienimy jeszcze tylko, że we wtorek 12-go marca w Warszawie w kinie „Rialto" dla zaproszonych gości wyświetla się film z dziedziny komunikacji lotniczej transatlantyckiej. Zresztą chwilowo zarówno stolica, jak i prowincja myślą nie o lotnictwie, ale o atrakcjach kończącego się karnawału.

3-go marca p. A. Zasuszanka, autorka słów do Marsza Lotników, wystawiła w II-giem Miejskiem Gimnazjum (Warszawa, ul. Rozbrat) sztukę własnego pióra i reżyserji. Obmyślono ją doskonale, napisano b. dobrze i wystawiono z dużym nakładem energji.. Widać było moc inicjatywy i zrealizowanych dobrych chęci. Gimnazjum, gdzie p. Zasuszanka jest kierowniczką Koła L. O. P. P., słynie z tego, że posiada tyle członkiń L. O. P. P., ile uczennic i nauczycielek razem wziętych.

Gdyby tak wszystkie szkoły wślad za tą...

O ile już powiedziałem „gdyby", to muszę popełnić niedyskrecję, wyznając, że koło p. Zasuszanki nie jest odosobnione. Niedawno Koło jednej ze szkół przy ulicy Miodowej wystawiło na swojej scence skecz lotniczy. Może zbyt mało reklamowany, ale podobno świetny jak co do pomysłów, tak i realizacji (mówił mi o tem V. Prezes Okręgu Stoł. L. O. P. P.).

Obiło się również o uszy redakcyjne, że w Rembertowie ostatnio odegrano komedyjkę na temat obrony przeciwlotniczej i że treść jej jest do nabycia w Okręgu Stołecznym L. O. P. P. Komedyjka cieszyła się zasłużonem powodzeniem, a tekst jej został zakupiony przez Zarząd Gł. L. O. P. P. i wkrótce wydrukowany będzie. Napisał p. Ludwik Mieszkowski — tytuł: „Za głosem sumienia".

Poza echem wyżej wspomnianych oklasków wszędzie panuje cisza. To też miło jest wtulić się gdzieś w ciepły kącik i czytać. Naturalnie coś lotniczego. Byle nie J. Kani „Zemsta Świtezi" Książeczka swojem istnieniem udowadnia, że, najzdrowsze myśli można okaleczyć nudnym piórem.

A przecie wszystkie tematy lotnicze są zawsze świeże i ciekawe.

Trzeba tylko umieć podać je czytelnikowi. Weźmy np. ostatnią popularną książeczkę prof. Mokrzyckiego: „Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa".

Każdy, kto ją weźmie do ręki, zarówno fachowiec, jak laik, dziwi się, że można w tak krótkich słowach dać tyle treściwych wiadomości w nienużącej formie. Ale na to trzeba znać i kochać lotnictwo. Całe. Począwszy od sterowców i samolotów, kończąc na szybowcach i modelach.

Ale, à propos modeli! Zarząd Główny L. O. P. P. zamierza uruchomić w końcu marca lub w początku kwietnia kurs instruktorów modelarstwa. Napiszemy jeszcze o tem. Wogóle będziemy pisali jeszcze o wielu rzeczach starając się nadal rozwijać „Lot i oplg. Polski", w myśl życzeń naszych czytelników. Do poprzedniego numeru już dodaliśmy dodatek powieściowy. Od dziś z nim razem wychodzić będzie dodatek dla dzieci. Sądzę, że każdy z Czytelników domyśla się, jak trzeba wkładkę przepołowić i złożyć. Dla młodzieży dodatek został skasowany, — wyszliśmy z założenia, że pismo jako całość jest redagowane obecnie tak popularnie, by mogła je czytać i młodzież, narówni ze starszymi.

A teraz kończę, bo muszę przepisać jeszcze artykuł na maszynie, żeby znów nie wyszło jakieś „qui pro quo". Takie, jak w poprzednim numerze na tej samej stronie, (wiersz 20 od góry), gdzie zecer tak pięknie odczytał mój rękopis, że Littorja, z nią razem błota Pontyjskie okazały się wbrew woli własnej i mojej... nad Adrjatykiem (!!!!) a nie na południe od Rzymu. Mnie zecer już przeprosił. Teraz ja — przepraszam Czytelników.

7. 13.



URLOP OD ŻYCIA

Reportaż z kursu narciarskiego dla „LOTU i o. p. l. g. POLSKI"

Rozkaz Szefa Departamentu powołał do życia w tym roku cały szereg kursów narciarskich dla lotników. Kto dużo lata, ten wie, jak latanie, a zwłaszcza akrobacja na szybkich maszynach zżera organizm lotnika. Te niezliczone kilogramometry wściekłych sił, pastwiących się nad człowiekiem, powodujące nagłe odpływy krwi z głowy, lub jeszcze gwałtowniejsze jej uderzenia, te zamroczenia sekundowe wzroku, lub przytomności, przy potężnych szybkościach na krzywiźnie, ten cały odwet natury za zuchwałe przekraczanie jej praw, mści się na lotnikach, jeżeli nie po roku, to po dwóch, po trzech. Wytrzymałość i odporność nerwowa wybitnie maleją, pojawia się niepokój, brak fantazji, a przy pracy, gdzie się wymaga dużej wydajności, może wystąpić nawet depresja. To wszystko są dobrze znane nam objawy, nazywamy takich osobników mianem „przelatanych" i przechodzimy nad nimi do porządku dziennego. I rzadko komu przyjdzie na myśl, że przecież przez pewną konserwację organizmu da się odsunąć moment przelatania o duży kęs czasu w przyszłość. Kursy narciarskie, to bezwątpienia jeden z najdoskonalszych sposobów tej konserwacji. Płuca czerpią czyste, świeże powietrze, o jakiem w mieście trudno marzyć. Mięśnie używają dużo ruchu, powodującego intensywne spalanie i wzmożoną przemianę materji. Nerwy wypoczywają.

Pożegnaliśmy się bez żalu z szarzyzną miejskiej zimy, z ołowianem niebem, wiszącem tuż nad dachami i śniegiem, fałszującym wrażenie lutego. Wesoło jedzie się na taki kurs w miłej paczce, mając perspektywę słodkiego bałaganienia się ze śniegiem, jako głównym aktorem i rekwizytami: słońcem, mrozem, wiatrem, — branymi nie z opowieści Londona, lecz odczuwanemi na własnej twarzy.

Tak więc trzeba było zmienić wiraże na telemarki i christjanje, a hamulce na pługi i opory. Szło to rozmaicie. Brać miała werwę i zapał. Rozpoczynaliśmy dzień od gimnastyki i tu nikomu nie puszczano płazem uchybień. Nawet dowódca pułku musiał w pocie czoła wykonywać codzienną serję skłonów i niesamowitych przysiadów z powykręcanemi nogami, (na wspomnienie czego jeszcze teraz cierpnie skóra). Zakładało się przy tem nogę za nogę w ten sposób, że gdy jedna patrzyła na zachód, to druga flirtowała ze wschodem i robiło się przysiad. W porównaniu z naszemi, ćwiczenia yogów umartwiających ciało były słodką balladą. Gdy człowiek drętwiał z bólu i walił się jak kłoda na ziemię, instruktor mu jeszcze wymyślał, że „markieruje". Takich to podstępnych mieliśmy opiekunów. Wogóle nie ulega wątpliwości, że pod płaszczykiem rozciągnięcia, czy też uelastycznienia mięśni, wyrabiano w nas odporność na ból w razie złamania nogi. Tymczasem już sama obecność doktora na kursie z wagonem bandaży i stosem szyn metalowych, wystraszyła wszystkie okoliczności, mogące spowodować złamanie. Narty były zato mniej wytrzymałe na niektóre przedziwne sytuacje, gdy z narciarza robił się kłębek, wzbijający tuman pyłu. Pryskały w najprzeróżniejsze sposoby, czasem tak perfidnie, że człowiek z kupą drzazg w ręku długo głowił się, jakim cudem to „coś" mogło jeszcze przed chwilą być całą deską.

Nie wszyscy umieli wprawdzie obchodzić się jako tako z nartami na nogach, lecz wszyscy byli żądni wyczynów, rekordów i zaczęli jeździć, jak szatany. Właził taki typ, mający drugi raz deski pod stopami, na skocznię, skąd można było wyciągnąć ze dwadzieścia metrów i skakał. Skok oczywiście zaczynał się nogami, a kończył się głową. I pomimo tego, w żaden sposób nie umiano takiemu szaleńcowi zaszczepić idjosynkrazji do skoczni. Ów bowiem rozumował przejrzyście: Jeżeli jakiś tam Ruud może skakać dziewięćdziesiąt z hakiem, to dlaczegożbym ja nie potrafił choć z dziesięć. Dopiero, gdy instruktor, patrzący bardzo z podełba na takie zakusy, urządził skocznię tak, że na niej dziadek Ruuda połamałby gnaty, została wybujała namiętność sparaliżowana.

Miejscem naszych wiekopomnych wyczynów była Bukowina, ściślej mówiąc, cała przestrzeń od Poronina do Morskiego Oka. Oczywiście, znaleźli się potem niektórzy, dostający spleenu przy łagodnych zjazdach, w jakie obfituje Bukowina i ci woleli chodzić na krupnik do jednej z niewielu bukowińskich miodosytni, zamiast opijać się razem z nami kwaśnem mlekiem w schronisku artystów na Głodówce. Czynili przytem przejrzyste aluzje do tego, że mleko należy się z wieku i urzędu niemowlętom.

A jednak nie było nikogo, kto nie zachwiałby się w swej zatwardziałości, gdy oślepiające słońce, o jakiem na dolinach nie mają pojęcia, zaświeciło mu w gębę. Porzucał wtedy wszystko, co miał w ręku: karty ze szlemikiem i koronką, flirt, lub w najgorszym wypadku, o ile był samotnikiem, powieść i wyrywał w góry, aż się za nim kurzyło. Tatry, jak glazurowe wręby w szafirze nieba paliły się na południu. Cichy, głęboki błękit rozwieszał się nad całem Podhalem tęczową kopułą. Promienie smagały twarz i wślizgiwały się pod powieki.

Docierało się do jakiejś polanki, zawieruszonej w lesie, do samotnego szałasu, skąd rozpościerał się widok na pół świata i rozpoczynało się leżakowanie na przygodnym pniu, lub kupie chrustu, otrzepanym ze śniegu. Gdzieś daleko za nami w osmętniałych, pełnych stęchlizny i mgieł, miastach, szalał karnawał pospołu z grypą. Nie tęskniliśmy ani za jednem, ani za drugą. Nowe wydarzenia polityczne i nowe sensacje kipiały szpaltami gazet. Życie tętniło tysiącem barwnych i mętnych przejawów. Gdy powrócimy, trzeba będzie znowu zaprząc się w swój codzienny dzień, przejmować się wydarzeniami w świecie, w kraju i we własnem życiu. Tu tymczasem życie nie miało prawa wstępu w swój zwykły, brutalny sposób. Ogładzone towarzysko, jak groźna choroba antitoksynami, stało pokornie u progu. Przypominało raczej jakąś bajkę, jakiś fragment z dziecinnych majaczeń. Braliśmy w siebie samo zdrowie i spokój. Cudowny, niewypowiedziany spokój gór, blask słońca i śniegu — prawdziwe nagie, nieuszminkowane szczęście.

Akumulujemy je w sobie. Musi nam wystarczyć na cały rok do nowych śniegów i pozwolić na podniesienie i podtrzymanie naszej formy, jako lotników.

Stefan Łaszkiewicz, Por. pil.







1) Tatry w śniegu

2) Nawet dowódca pułku musiał w pocie czoła wykonywać codzienną serję skłonów.

3) na wycieczce



4) Szef Departamentu na wizytacji kursów narciarskich. Od lewej: gen. Rayski, płk. De Beaurain, mjr. Sterba, mjr. Malik.



POLICJA PAŃSTWOWA A LOPP

Aby się skutecznie obronić, trzeba walczyć i zwyciężyć!

Do osiągnięcia celu, którym jest zwycięstwo, trzeba być odpowiednio przygotowanym.

Czas na te przygotowania — to okres pokoju.

Od walki w pojedynkę doszliśmy w dzisiejszych czasach do bojów wzajemnych miljonowych rzesz ludzkich jednocześnie na wszystkich; nawet najmniejszych, polach aktywności wojennej.

W wielkiej narodowej aparaturze obronnej każdy człowiek-jednostka, stanowi jedno z niezliczonych ogniw, od sprawnej organizacji i funkcjonowania których jako całości, zależny jest pomyślny wynik samej wojny.

Zwyciężyło, jednem słowem, sakramentalne hasło „Naród pod bronią!" W rydwan dzisiejszego wysiłku zbrojnego wprząc się musi literalnie cały naród.

Zatem?

Kto żyw, śpieszyć musi w szeregi obrońców ojczyzny, gotujących się już w czasie pokoju do walki.

Od myśli winno się przejść do czynów!

Jeżeli chodzi o uplastycznienie nieposledniej roli Policji Państwowej, jako współczynnika propagandy i realizacji haseł L. O. P. P., odrazu i to bez przesady, stwierdzić wypada, że jest ona olbrzymia.

Policjant, to granatowy żołnierz nietylko czasu pokoju, ale i wojny, w żmudnej, ofiarnej służbie otaczający swoją opieką wszystko i wszystkich, co stanowi dobro publiczne, chroniący życia i mienia ludzi. To filar, niewzruszony istnienie którego przyczynia się do zapewnienia spokoju, ładu i bezpieczeństwa mieszkańców miast i wsi w obrębie całego kraju.

Policjant personifikuje dwie postacie w jednej osobie: obywatela przedewszystkiem, a następnie — przedstawiciela oraz wykonawcę władz administracyjnych i bezpieczeństwa. Spadają nań z tej racji — **podwójne** obowiązki.

Policjant-obywatel w niczem nie może i nie powinien ustąpić całej reszcie swych współziomków, gdyż narówni z nimi jest zainteresowany w ich i swojem bezpieczeństwie. Winien on, jako prawowity członek społeczeństwa, będąc częstokroć obarczony rodziną, dobrze wiedzieć o tem, że obowiązkiem jego jest wesprzeć z całych sił wszelkie poczynania i żądania Ligi, apelującej doń, jako obywatela.

Dlatego powinien być stałym członkiem L. O. P. P.

Policjant-stróż bezpieczeństwa natomiast, z samej natury rzeczy, w tym, powiedzmy, oficjalnym swoim charakterze, nie może nie pójść na rękę dążeniom L. O. P. P.. Poza własną wolą poparcia, okazywana ew. w tym kierunku Lidze (jest ona zawsze w dużym stopniu uwarunkowaną poziomem inteligencji i sposobem pojmowania nałożonego nań zakresu działania), spotka się, napewno, z nakazami idącemi zgóry.

Tu już policjant nie występuje samodzielnie, lecz działa zgodnie z intencjami władz przełożonych, którym przyświeca konkretny plan działania, uzgodniony z całokształtem działalności L. O. P. P. na terenie Państwa.

Zanika tu jakgdyby pojęcie jednostkowe policjanta, a występuje pojęcie o nim kolektywne, bo mowa o Policji, jako Instytucji Państwowej.

Pomoc ta, musi być i jest skuteczna. Wskazuje na to sama jej organizacja terytorjalna. Placówki policyjne (Komendy Wojewódzkie, Komendy miast, Kierownictwa Komisarjatów, Komendanci Posterunków i t. d.), ilość których dostosowana jest tak do administracyjnego podziału Państwa, jak również do każdorazowych potrzeb służby bezpieczeństwa są, jak wiemy, rozsiane po całej Polsce.

Niema dziś zakątka w kraju, do którego aktywność organów bezpieczeństwa by nie docierała, to też gwarancją wydatności pomocy, udzielonej Lidze jest skuteczne propagowanie haseł tej instytucji. Hasła te muszą dotrzeć do każdej jego poszczególnej jednostki na każdym szczeblu hierarchji społecznej.

Oddziały lotnicze P. P., mające powstać na tle konieczności podniesienia gwarancji bezpieczeństwa w powietrzu, po ich ostatecznem utworzeniu, będą stanowiły jakgdyby rdzeń pacierzowy policyjnego pogotowia lotniczego na usługach Ligi. Oddziały lotnicze P. P. mają być niewysychającem źródłem siły, moralnym nakazem L. O. P. P. do wnętrza organizmu P. P., promieniem nazewmieniującym nazewnątrz do społeczeństwa.

Współpraca z L. O. P. P. będzie w przyszłości jednem z wielu zadań policyjnej służby lotniczej.

Policja Państwowa, wypada to dzisiaj stwierdzić uroczyście, uczyniła już niemal wszystko, co leżało w zakresie jej możliwości.

Blisko 30 tysięcy policjantów-obywateli, należących do karnych jej szeregów, składa stale swe skromne, w sumie jednak wcale poważne, ofiary na rzecz Ligi.

W organach prasowych, poświęconych sprawom Policji Państwowej, wyczytać można następujący apel:

„Policjancie! Każdy obywatel, którego **uświadomiłeś** o obowiązkach należenia do L. O. P. P., jest nową cegiełką w murze obronnym Rzeczypospolitej".

Słowa te mówią same za siebie.

Wiktor Willmann.

Policja podczas próbnego ataku, gazowego.



Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

OKRĄG BIAŁOSTOCKI.

W Białymstoku powstało nowe Koło Miejscowe L. O. P. P. zorganizowane przez mieszkańców II dzielnicy III komisarjatu P. P. Witamy!

OKRĄG KIELECKI.

Zabawa urządzona w Zawierciu na cele LOPP. wypadła najlepiej i najefektowniej ze wszystkich zabaw w bieżącym karnawale i przyniosła dochód netto w kwocie 457 zł. 54 gr.

OKRĄG KRAKOWSKI.

Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LOPP. w Krakowie przeprowadził w b. m. „5-cio godzinny kurs doszkoleniowy dla prelegentów". Kurs obejmował „Rachunkowość w Obwodach i Kołach LOPP.", „Sposoby i metody kontroli ksiąg oraz działań Obwodów i Kół LOPP.". Kurs ukończyło 12 prelegentów, którzy obecnie, prócz samych prelekcyj będą przeprowadzali lustracje w terenie.

* * *

Przy końcu ubiegłego miesiąca odbyło się w Okręgu Wojewódzkim LOPP. w Krakowie zakończenie kursu dla kandydatów na instruktorów modelarstwa lotniczego.

Kurs rozpoczął się dnia 27 grudnia ub. r. i obejmował 90 godzin wykładów i ćwiczeń. Uczestnicy kursu wykonali po 2 modele latające. W zakończeniu kursu wzięli udział z ramienia Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LOPP. wiceprezes p. Generał Jerzy Narbut-Łuczyński i Dyr. Dr. Maksymijan Kesler, oraz delegaci Kuratorjum, Inspektoratów szkolnych miejskich i powiatowych.

Do zebranych przemówił p. Generał Narbut-Łuczyński, poczem wydał świadectwa 29 kandydatom, którzy kurs modelarski ukończyli.

Delegat z ramienia Pana Kuratora, przemawiając do tej nowej kadry instruktorów, przyrzekł pomoc Kuratorjum i opiekę nad modelarstwem w szkołach.

OKRĄG ŁÓDZKI.

W pierwszej połowie lutego b. r. odbyło się w Wytwórni Polskiego Monopolu Spirytusowego w Łodzi organizacyjne Walne Zgromadzenie LOPP., w którem wzięli udział wszyscy pracownicy Wytwórni w liczbie około 360 osób, wpisując się równocześnie na członków rzeczywistych. Witamy!

OKRĄG POZNAŃSKI.

Dziatwa Kujawska w Inowrocławiu rozpoczęła kucie łańcucha, by tą drogą zebrać fundusz na samolot Kujawski. Dzieci, które dostarczają na ten cel ofiar, wzywają jedne drugich o dalsze kucie ogniw tego łańcucha i o składanie ofiar do „Dziennika Kujawskiego". Dotychczas dziatwa zebrała 228 zł. 50 gr. Brawo dzieci Kujawskie!

*

KTO NASTĘPNY?

W dalszym ciągu nadesłali do Zarządu Głównego L. O. P. P. obligacje Pożyczki Narodowej jako ofiary na cele L. O. P. P.: *Pan Roman Buchowiecki*, pracownik Zakładu Elektrycznego Marynarki Wojennej w Gdyni 3 — obligację Nr. 1367132, nom. wartości zł. 50.—. *Pani Irena Dębicka*, em. urzędniczka pocz. w Jaworowie — obligację Nr. 1099617, nom. wartości zł. 50.—. *Pan Dr. Maurycy Szpilfogel*, Wola Krzysztoporska — obl. Nr. 3331515, nom. wartości 1000 zł. *Kto następny?*

PO SZEREGU LAT WSPÓLNEJ PRACY.

W dniu 28 lutego b. r. przeszła w stan nieczynny Kierowniczka Kancelarji Zarządu Głównego LOPP p. Marja Jasionowska, która pozostawała na tem stanowisku nieprzerwanie od 1. października 1924 r. i była najstarszą co do lat służby pomiędzy pracownikami biura Zarządu Głównego LOPP.

Pani Marja Jasionowska po przeszło 10-letniej służbie zmuszoną była zrezygnować ze stanowiska zpowodu złego stanu zdrowia.

Cieszyła się Ona przez cały czas swej służby uznaniem Władzy przełożonej zpowodu gorliwego i sumiennego spełniania obowiązków służbowych i ogólną sympatją wśród koleżanek i kolegów biurowych dla których była zawsze bardzo uprzejmą i serdeczną.

To też z serdecznym żalem żegnał ją dnia 28 lutego b. r. cały personel biura Zarządu Głównego LOPP. — Pożegnanie to odbyło się w sali prezydjalnej. Dyrektor biura p. Matzke, w imieniu całego personelu, w krótkiej a serdecznej przemowie pożegnał p. Jasionowską, a następnie p. Halina Krygierówna wręczyła Jej kosz kwiatów i ozdobną laurkę pamiątkową z dedykacją. „Po szeregu lat wspólnej pracy w Zarządzie Głównym LOPP. z żalem żegnamy Szanowną i Drogą Panią Marję Jasionowską, prosząc o zachowanie nas w życzliwej pamięci".



Pani Marja Jasionowska.

Z początkiem roku bieżącego przeniesiono Muzeum Lotniczo - Gazowe w Inowrocławiu do nowego pięknego lokalu przy ulicy Dworcowej 14 (fir. Brailem). Muzeum, które liczy obecnie 621 eksponatów przedstawiających wartość blisko 30.000 zł., zwiedziło w roku ubiegłym 4.420 osób, w tem połowa młodzieży szkolnej.

* * *

Ze sprawozdania rocznego z działalności w r. 1934, które Zarząd Obwodu Miejscowego L. O. P. P. przedłożył Walnemu Zgromadzeniu, odbytemu w lutym b. r. okazało się, **„co piąty mieszkaniec m. Inowrocławia jest członkiem L. O. P. P.** Obecnie Obwód miejski w Inowrocławiu liczy 5443 członków.

OKRĄG ŚLĄSKI.

Obwód Powiatowy LOPP. w Pszczynie, zorganizował w ostatnich czasach 5 nowych Kół Miejscowych LOPP., a mianowicie przy kopalni „Emanuel" w Murckach, w Orzeszu, Warszowicach, Bziu Górnem i Pawłowicach. W stadjum organizacji jest Koło LOPP. przy fabryce „Celulozy" w Czułowie gm. Tychy.

*

Przy Okręgu Wojewódzkim LOPP. w Tarnopolu zorganizowało się w ubiegłym miesiącu Koło Kobiece.

* * *

W lutym br. przywieziono do Tarnopola nowy szybowiec szkolny typu „C. W-bis", konstrukcji inż. Wacława Czerwińskiego. Okrąg Tarnopolski w chwili obecnej posiada już 4 szybowce szkolne.

OKRĄG TARNOPOLSKI.

Dnia 2 marca r. b. odbędzie się w Tarnopolu uroczyste otwarcie Ośrodka propagandowego L. O. P. P.

OKRĄG STOŁ. M. WARSZAWY.

W lutym b. r. odbyło się zebranie delegatów wszystkich Wydziałów Dyrekcji tramwajów i autobusów m. Warszawy, na którem uchwalono zakupić samolot ćwiczebny „Tramwajarz" dla ułatwienia pracownikom tego przedsiębiorstwa szkolenia się w dziedzinie lotnictwa.

*

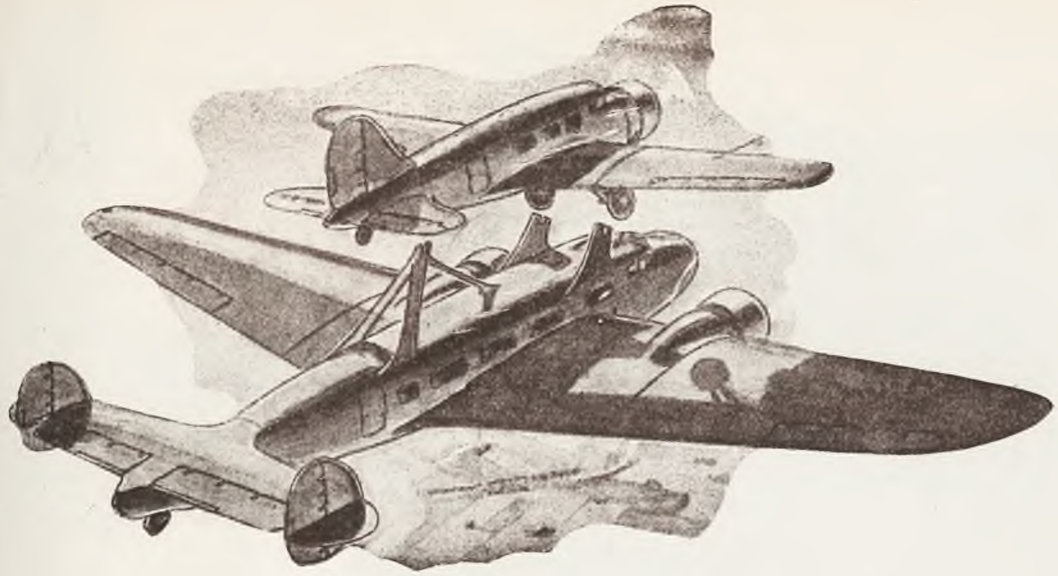
Z inicjatywy Zarządu Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy, przy Warszawskiem Kole architektów powstała sekcja L. O. P. P. Zadaniem tej sekcji jest czynny udział architektów w pracy nad zagadnieniami budowlanemi, związanemi z obroną przeciwlotniczo-gazową.

OKRĄG WARSZAWSKI KOLEJOWY.

Koło Kolejowe Nr. 18 przy warsztatach kolejowych w Pruszkowie, założyło „Ogródek LOPP". W ogródku tym urządzane są w lecie zabawy, a w zimie ślizgawka, na sali tańca zabawy taneczne. Dochód z tych imprez przeznaczony jest na cele LOPP.

OKRĄG WOŁYŃSKI.

W lutym b. r. zorganizowane zostało w Dubnie nowe Koło Miejscowe L. O. P. P. przy Związku Inwalidów. Witamy!



SAMOLOT NA SAMOLOCIE



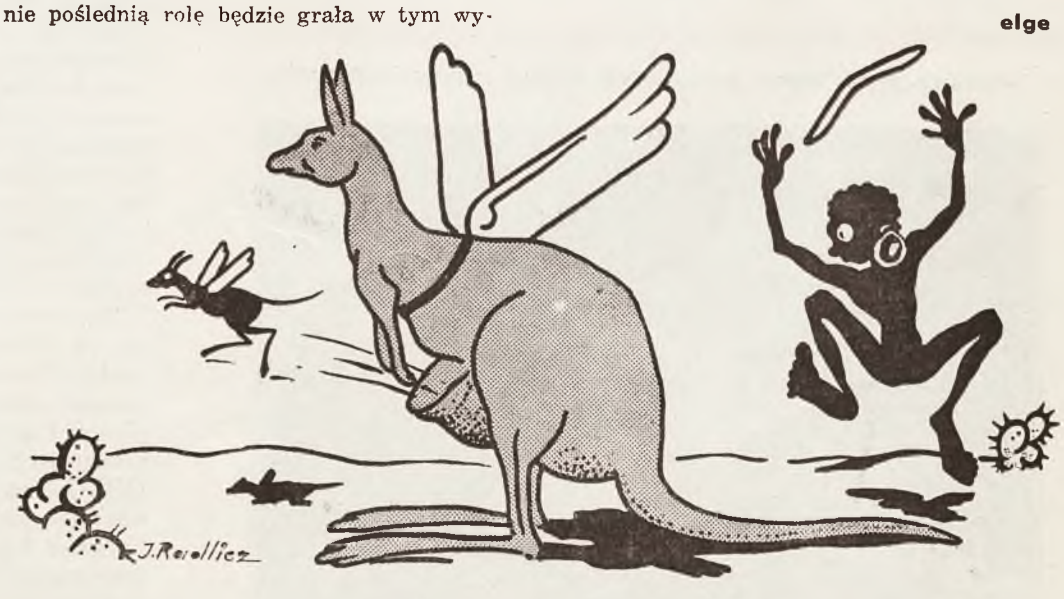
A. Samoloty mają tendencje dociskania jeden do drugiego. Szybkość 80 km/godz Samoloty wznoszą się. B .Samoloty zachowują się obojętnie jeden względem drugiego. Szybkość 110 km/godz. Samoloty zachowują swoją wysokość. C. Samoloty dążą do oddzielenia się. Szybkość 170 km/godz. D. Samoloty odłączyły się jeden od drugiego. Szybkość około 200 km/godz. E. Każdy samolot podąża swoją drogą.

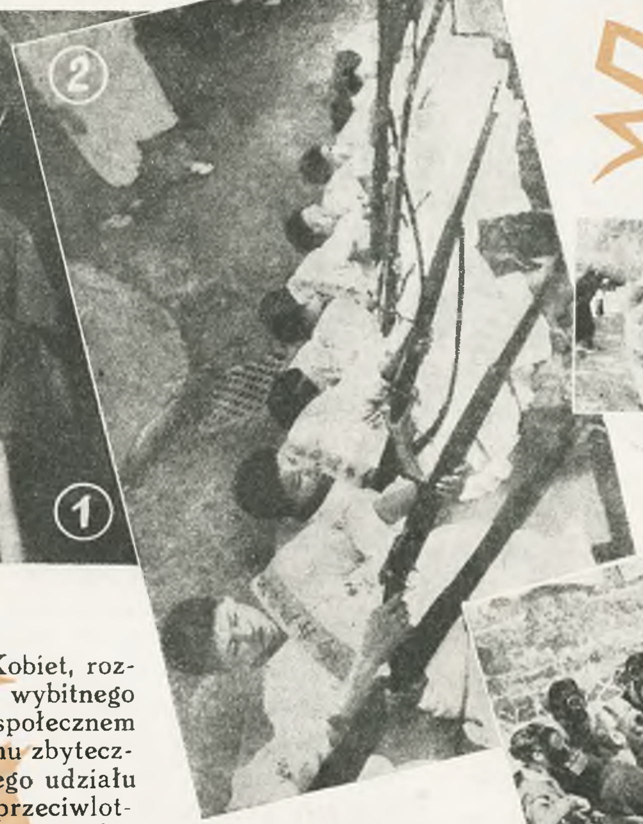
Obecnie lotnictwo komunikacyjne dążące wszelkimi środkami do zapewnienia podróżnym maximum wygody, jak fotele - łóżka, przedziały sypialne i restauracje i t. p., musiało używać wielosilnikowych samolotów - olbrzymów, co skolei pociągało za sobą dużą wagę samolotu; samolot zaś o dużej wadze wymagał dużego i dobrze utrzymanego lotniska. Warunki te pozwalały stosować kom. lotniczą tylko pomiędzy dużemi ośrodkami o ruchu, który usprawiedliwiałyby znaczny nakład pieniędzy włożonych w instalację.

Poza tem koniecznością nieomal stawało się uruchomienie takiej linji, która mogłaby pracować w podobny sposób, jak pracują boczne linje kolejowe. Otóż ostatnio jeden z angielskich konstruktorów zaproponował b. oryginalne rozwiązanie tego problemu, — podajemy to na odpowiedzialność wynalazcy, p. Mayo.

Twierdzi on, że jest zupełnie możliwem ustawianie na kadłubie dużego samolotu mniejszego, dobierając profile skrzydeł w ten sposób, aby one sobie wzajemnie pomagały w unoszeniu się samolotu, a co zatem idzie pozwalałyby zmniejszyć w znacznym stopniu koszta eksploatacji, i umożliwiłyby w pewnym określonym punkcie odłączenie mniejszego samolotu od dużego, tak, że duży samolot leciałby do dużego ośrodka, mały zaś do miejsc o mniejszej frekwencji lotniczej. Rozwiązanie konstrukcyjne tego problemu jest dość proste. Otóż pewne profile skrzydeł powodują to, że jeżeli te dwa samoloty będą odbywały lot tak, aby osie poziome ich nie stanęły nigdy do ziemi równolegle; będą miały tendencje, — że się tak wyrażę — przyciskania się jeden do drugiego (naturalnie nie poślednią rolę będzie grała w tym wypadku szybkość samolotu; kiedy nadejdzie chwila odłączenia się, pilot górnego samolotu uruchamia silnik, (a może nawet tego i nieuskuteczniać), pilot zaś dolnego zwiększa szybkość do maximum i ustawia samolot w linji lotu. Teraz już zachodzi zjawisko odwrotne, samoloty uzyskują tendencję oderwania się jeden od drugiego, a co zatem idzie, po kilku chwilach lotu odłączają się i podążają każdy do swego miejsca przeznaczenia. Tak wyglądałaby sprawa zastosowania tego rodzaju konstrukcji w lotnictwie komunikacyjnem. Istnieją również duże możliwości zastosowania jej w lotnictwie wojskowem. Jak wiemy dziś, samoloty niszczycielskie, ciężkie mają b. znaczny promień działania, zasięg zaś samolotów myśliwskich jest bardzo ograniczony. Wysyłanie w daleki raid — nalot — samolotów niszczycielskich bez eskorty naraziłoby je na wielkie straty wrazie napotkania myśliwców przeciwnika. Otóż w tym wypadku każdy duży samolot niszczycielski ma na sobie samolot myśliwski i dopiero wrazie zetknięcia się z myśliwcami przeciwnika „wypuszcza w powietrze" swoją eskortę, t. zn., że eskadra niszczycielska będzie posiadała do swojej osłony eskadrę myśliwców. Bezwzględnie i w tym wypadku promień działania nie mieściłby się w całym promieniu akcji ciężkich samolotów niszczycielskich, w najgorszym jednak razie dwukrotnie zwiększa ten system promień działania myśliwców. Niemożna jeszcze dziś powiedzieć czy wynalazek ten znajdzie szerokie zastosowanie, ale możliwe, że wkrótce do nazw aviomatek — lotniskowców — oraz t. zw. żartobliwie „Awiociotek" — dużych samolotów towarzyszących myśliwcom na lotniska pomocnicze i wiozących mechaników i materjały — przybędzie termin — aviokangurów.

elge











W czasach Przysposobienia Wojskowego Kobiet, rozkwitu sportu kobiecego, w czasach wybitnego udziału kobiet w życiu politycznem i społecznem Narodu — wydawać się może niejednemu zbytecznem nawoływanie do wzięcia szczególnie czynnego udziału kobiet w pracach nad przygotowaniem obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej .Wszak równouprawniona i świadoma swych wobec Państwa obowiązków kobieta - obywatelka niema powodu obawiać się wojny lotniczej i jej skutków w innym stopniu niż mężczyzna! A zatem wystarczy w zupełności jeżeli będzie ona przygotowana i wyćwiczona nie gorzej niż przeciętny obywatel! Tego rodzaju rozumowanie może często doznać uzupełnienia wskazaniem na możliwe równouprawnienie w czasie wojny t. zn. na wzięcie czynnego udziału w walkach oraz na zbytnie przeciążenie pracą zawodową i społeczną w dobie obecnej.

Przyznać należy, że zarówno wyszkolenie jak i praca przygotowawcza obrony przeciwlotniczo-gazowej jest znacznie mniej efektowna od zbiorowych ćwiczeń lub jednostkowych wyczynów w innej dziedzinie. Zorganizowanie i szczegółowe opracowanie obrony objektu, domu a nawet mieszkania jest zajęciem mozolnem i niedającem żadnego rozgłosu.

A jednak przewidywania, dotyczące warunków przyszłej wojny, a zwłaszcza zastosowanie w niej lotnictwa i chemicznych środków bojowych, zmuszają do uruchomienia masowej organizacji obrony biernej, która wymaga czynnego udziału jak najliczniejszych zastępów wyszkolonych i oddanych sprawie pracowników. Przewidywania te już dzisiaj mówią nam, że każdy obywatel zdolny do jakiejkolwiek

Ćwiczenia przeciwgaz. angielskich drużyn ratowniczo-sanit.



(1) Niemiecka kobieca drużyna przeciwpożar.
(2) Japonki ćwiczą się w celowaniu do samolotów.
(3) (4) (5) (6) (8) Ćwiczenia przeciwgazowe kobiet w Niemczech.
(7) Drużyna kobieca podczas ćwiczeń w Anglii.

(9) Sowieckie oddziały kobiece.
(10 Japońskie telefonistki w maskach przeciwgazowych.
(11) Kobiecy marsz w maskach w Sowietach.
(12) Kobiecy poster. Kom. Dom. Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej w Niemczech.

KOBIETA W O. P. L. G.

pracy zawodowej będzie pełnił służbę w administracji, przemyśle, komunikacji i t. p., zastepując innych powołanych do szeregów armii. Obrona przeciwlotnicza bierna ludności cywilnej musi mieć zatem możność odwołania się w razie potrzeby do kobiet odpowiednio wyszkolonych i przygotowanych do pełnienia służb OPLG. Obrona rodziny i domów mieszkalnych będzie w wielkiej mierze, a może nawet wyłacznie opierała się na kobietach. Wobec olbrzymiego zapotrzebowania ludzi pracujących na potrzeby armii — konieczne uzupełnienie kadr obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej będzie możliwe tylko przy masowym udziale kobiet.

Że rozumowania powyższe nie należą do dziedziny wyobraźni i teorji można łatwo sprawdzić obserwując rozwój organizacji obrony przeciwlotniczej biernej zagranicą. Wszystkie mocarstwa starają się wyszkolić w OPLG i zorganizować jak najliczniejsze zastępy kobiece. Wielka Brytania. Francja, Sowiety, Japonja, Italja przygotowują zawczasu żeńskie oddziały dla służb OPLG, szczególnie dla służby ratowniczej i łączności.

Polska nie posiada ani niewyczerpanego rezerwuaru ludzkiego jak Rosja Sowiecka, ani też tak wielkiej ilości obywateli obojga płci o należytem wykształceniu fachowem i ogólnem jak Niemcy. Dlatego też wyszkolenie w służbach OPLG powinno być prowadzone u nas tem intensywniej i powinno obejmować jak największą ilość kobiet. Musimy dostosować się zarówno pod względem ilości, jak też jakości naszych rezerw obrony przeciwlotniczej biernej do warunków narzuconych nam przez położenie geograficzne Polski, a temsamem przez stopień zagrożenia wnętrza kraju.




Doniosłość zagadnienia roli kobiety w obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej oświetla najlepiej różnorodność zadań, które mogą jej być powierzone.

Jakie są te zadania?

Podwójne: przygotowanie obrony własnej rodziny oraz ewentualne pełnienie obowiązków w jednej ze służb OPLG. Jeżeli chodzi o obronę rodziny jest ona bezspornie dziedziną kobiecą. Nikt nie potrafi lepiej od kobiety zająć się obroną dzieci względnie chorych. Któż może być bardziej stosowny od gospodyni — pani domu do przygotowania ochrony środków żywności, zabezpieczenia przeciwpożarowego, zaopatrzenia rodziny w wodę? Są to oczywiście przykłady z całokształtu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Do należytego zrozumienia i wypełnienia swych obowiązków konieczne są wiadomości z zakresu obrony zbiorowej i indywidualnej oraz praktyka w obchodzeniu się ze sprzętem obrony przeciwgazowej.

Przygotowanie kobiety do pełnienia funkcji w służbach OPLG wymaga pewnej specjalizacji, a więc dłuższego wyszkolenia. Trudno jest dzisiaj określić w jakich służbach OPL i OPG wezmą głównie udział kobiety, zastępując temsamem mężczyzn. Dlatego też wyszkolenie powinno obejmować wszystkie dziedziny obrony powietrznej.

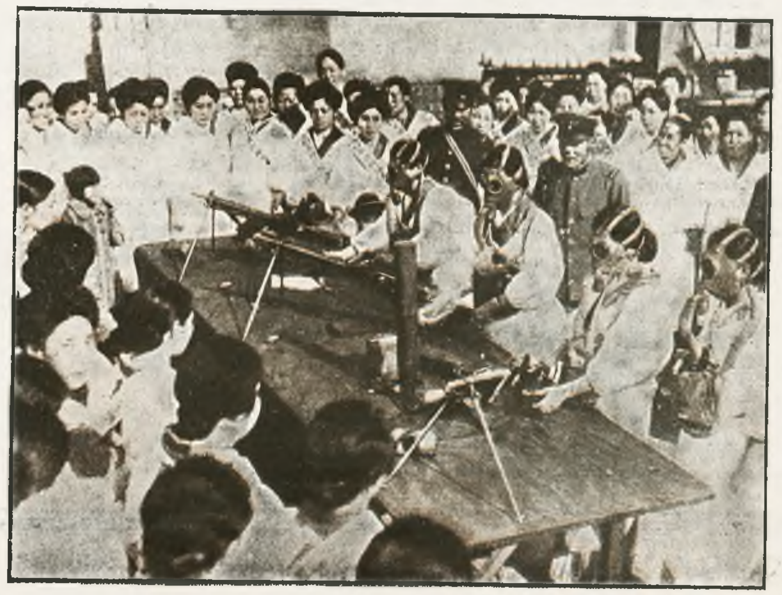
Nasuwa się pytanie jak zdobyć odpowiednie fachowe wiadomości konieczne do obrony własnej rodziny oraz do przyszłej służby OPLG.

Przedewszystkiem na kursach urządzanych przez lokalne władze L. O. P. P., znajdujące się w danych miejscowościach lub dzielnicach miasta. Następnie drogą organizowania specjalnych kursów za wiedzą i przy pomocy władz L. O. P. P. przez organizacje i stowarzyszenia kobiece oraz przez jak najliczniejszy udział w akcji organizowania Komitetów Domowych Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej, których przeznaczeniem jest obrona domów mieszkalnych, a więc temsamem zamieszkujących je rodzin.

Współpraca kobiet w przygotowaniach obrony przeciwlotniczej biernej nie może być dorywcza i lokalnie ograniczona .Musi ona rozwinąć się w ruch masowy i powszechny w myśl hasła, że *zorganizowanym i przygotowanym w obronie przeciwlotniczo-gazowej nic grozić nie będzie.*

Z. M.

Japonki zapoznają się ze sprzętem opl. czynnej.



Ze Świata

23-letnia lotniczka japońska, p. Kiku-Matsumoto, wyleciała z Japonji do Mandżurji, po której podróżuje obecnie, zawożąc między innemi pozdrowienia z Japonji dla żołnierzy japońskich, stacjonujących w Mandżurji. (**1**)

* * *

W Anglji ukonstytuował się pod nazwą „National League of Airmen" Narodowy Związek Lotników. Członkami klubu mogą być piloci, którzy wylatali najmniej 100 godzin podczas wojny, albo piloci o wieku poniżej lat 40-tu, którzy przebyli conajmniej 100 godzin w powietrzu samotnie. Nie lotnicy mogą należeć tylko w charakterze członków nadzwyczajnych. Pierwszym prezesem został wybrany znany lotnik angielski, kapitan Norman Macmillan.



1

* * *

Lotnik amerykański Breese, podczas prób z samolotem Northrop, przeznaczonych dla lotnictwa wojskowego Stanów Zjednoczonych, dokonał lotu nurkowego na pełnym gazie, z wysokości 4 900 metrów; końcowa szybkość przekroczyła 680 km./g. Lotnictwo U.S.A. zamówiło 110 samolotów tego typu.

* * *

Lotnik angielski, Dawid Leemelger, czyni przygotowania do wielkiego raidu Anglja —Ameryka i spowrotem. Do lotu tego zostanie użyty samolot typu Monospar, wyposażony w dwa silniki Pobjoi „Niagara", rozwijający szybkość 230 klm. na godz. Start odbędzie się z lotniska w Halworth. Promień działania samolotu 4.000 klm. Lotnik odbędzie lot samotnie.

* * *

Francuski konstruktor Rouge zbudował nowy typ samolotu bezogonowego. Konstrukcja jego znacznie odbiega od dotychczas spotykanych typów bezogonowców. (**2**)



2

Na jednym z lotnisk niemieckich pod Keiserdamm odbyły się próby wirowca (autożyro), który posiada wszystkie zalety amfibji, t. j. może lądować i wodować. (**4**)



4

(**3**) Lotnictwo komunikacyjne francuskie wzbogaciło się w duży wodnosamolot Late 521. Wyposażono go w sześć silników Hispano Suiza 12 Y-brs. o mocy 890 HP każdy, który otrzymał nazwę „Lieutenant de Vaisseau Paris". Wodnosamolot ten będzie kursował na linji komunikacyjnej Francja—Ameryka Południ.



3

Francuska lotniczka Madelaine Charveaux, ustanowiła światowy rekord dla kobiet na samolocie o wadze mniejszej, niż 810 klg., osiągając wysokość 6150 m. Dotychczasowy rekord ustanowiony przez p. de la Combe wynosi 5632 mtr. (**5**)

L. G. P.



5

MARZEC 1934

2 1914 — Bracia Gabrjel i Piotr Wróblewscy giną na lotnisku Le Bron pod Lyonem podczas lotu na płatowcu własnej konstrukcji.

4 1912 — Włoski samolot z pilotem kpt. Piazza dokonał pierwszego nocnego lotu bojowego nad Trypolitanją.
1933 — Kpt. Hynek i por. Burzyński osiągają wysokość 10.000 mtr i ustanawiają rekord Polski dla balonów wolnych.
1915 Lotnicy francuscy w okolicy Rottweill wysadzają w powietrze skład materjałów wybuchowych.

5 1912 — Sterowce włoskie poraz pierwszy w dziejach świata biorą udział w wojnie w kampanji Trypolitańskiej.

6 1919 — W Ławicy pod Poznaniem zostaje sformowana 1-ta Wielkopolska Eskadra Wywiadowcza.

7 1915 — Ang. lotnicy bombardują niem. bazę morską w Ostendzie i Kwaterę Dowództwa Wojsk Niemieckich.

11 **1935 — 10-letnia rocznica powstania Wojewódzkiego Komitetu LOPP w Stanisławowie.**
1924 — Francuski pilot Sadi Lecointe zdobywa rekord światowy wysokości osiągając 8.980 mtr. na wodnosamolocie.

12 1929 — Pierwszy lot pierwszego komunikacyjnego samolotu polskiej konstrukcji i polskiej budowy P. W S. 20.
1934 — Otwarcie olbrzymiego dworca lotniczego w Heston—London (Anglja).

13 1929 — Przy próbie przelotu Atlantyku z Ameryki do Europy zginął kpt. Hinckeliffe i miss Elsie Mackay.
1934 — Balon sowiecki stratosferyczny bez załogi z samoczynną aparaturą pomiarową wzniósł się na wys. 19.000 metrów i samoczynnie wylądował.

15 1932 — Z inicjatywy i przy poparciu LOPP powstał Instytut Techniki Szybownictwa we Lwowie.

17 1926 — Zginął śmiercią lotniczą długoletni instruktor Wyższej Szkoły Pilotażu kpt. pilot Eugenjusz Guttmeer.
1921 — W Moskwie zmarł w bardzo podeszłym wieku jeden z najwybitniejszych naukowców lotniczych prof. Mikołaj Żukowskij.

18 1916 — Lotnicy francuscy bombardują st. kol. Metz i Metz—Sablons oraz składy amunicji w Chateau—Salins i lotn skoniem. w Dfeuze. Niemcy ponoszą kolosalne straty.

19 1916 — Franc. pilot Navarre odnosi swe siódme zwycięstwo w walce powietrznej z lotnikiem niemieckim.
1931 — Ginie śmiercią lotniczą „as" włoskiego lotnictwa płk. Umberto Maddalena

20 1932 — W Warszawie zmarł jeden z najzasłużeńszych oficerów lotnictwa Zastępca Szefa Departamentu Aeronantyki płk pilot Jan Sendorek
1935 — Zjazd Międzynarodowego Komitetu Badań i Studjów Techniki Sybowcowej w Berlinie.
1935 — Aeroklub Francji zamyka listę zgłoszeń na tegoroczne zawody o puhar Deutsch de la Meurthe (Etampes dn. 19.V.1935).

21 1931 — W Warszawie zginął śmiercią lotniczą wybitny polski konstruktor lotniczy inż. Zygmunt Puławski (konstr.PZL).

1924 — Powstał Komitet Wojewódzki LOPP w Krakowie.
1908 — H. Farman zdobywa rekord długotrwałości lotu nad Paryżem latając 4 min. 60 sek.

22 **1935 — Na Zjeździe Międzynarodowego Komitetu Badań i Studjów Techniki Szybowcowej w Berlinie przedstawiciel Polski, p. R. Adamowicz wygłosi referat: „Rozporządzenia i przepisy szybowcowe w różnych państwach".**

23 1919 — We Francji powstają pierwsze Oddziały Lotnicze Wojsk Polskich.
1935 — Zamknięcie Zjazdu Międzynarodowego Komitetu Badań i Studjów Techniki Szybowcowej.
1935 — Posiedzenie Rady Głównej LOPP w Warszawie (lokal Komitetu Stołecznego LOPP).

24 1920 J. S. Papież Benedykt XV ogłasza nad lotnikami patronat Matki Boskiej Loretańskiej.

26 1929 — Hiszpańscy lotnicy Jimenez i Iglesias przelecieli Atlantyk z Sewilli do m. Bahia.

29 1924 — Powstał Komitet Wojewódzki Kolejowy LOPP w Wilnie
1923 — We Włoszech powstało Ministerstwo Lotnictwa
1923 — Pilot ameryk. Maugham zdobywa światowy rekord szybkości w Dayton osiągając 380.751 klm. 1 godz.

30 1927 — Król włoski Emmanuel odbył pierwszy lot samolotem.
1929 Inauguracja stałej komunikacji lotniczej między Londynem a Indjami Wschodniemi.
1928 — Włoski pilot Mario de Bernardi zdobywa na wodnosamolocie światowy rekord szybkości, osiągając szybkość 517.767 klm/1 godz.



HUMOR

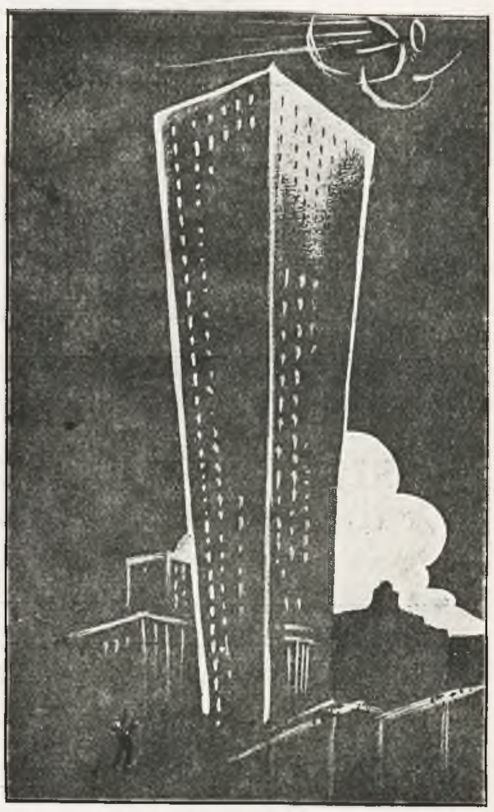
W SZKOLE PILOTÓW

— Podobno wkrótce „laszujesz się"?

— Właściwie to już... wyleciałem samodzielnie... bezpośrednio po egzaminie teoretycznym.

P. L. L. „LOT".

Podobno Polskie Linje Lotnicze „Lot" zajęły się badaniem nad możliwościami lotów stratosferycznych — dlatego też umieściły swoje biura w najwyższym domu w Warszawie.



Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł., kwartalnie 2 zł. 50gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., półrocznie 4½ fr. szw. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm. Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



PRZEDWIOŚNIE